

**GIUSEPPE D'AMICO**

*(Presidente Gruppo Giovani Armatori - CONFITARMA - Roma)*

## TRASPORTO MARITTIMO DI MERCI ED EVOLUZIONE DELLA LOGISTICA

Porgo un caloroso ringraziamento all'organizzatore dell'incontro, il prof. Elio Fanara - con il quale ho maturato una proficua collaborazione scientifica che mi lusinga molto - ed a tutti i convenisti presenti a questa importante manifestazione.

Come molti di voi sapranno, la Confitarma ha allacciato dei rapporti con il mondo accademico per attività di studio e ricerca, e quest'anno il presidente Aldo Grimaldi (che invia a tutti i partecipanti un cordiale saluto) mi ha incaricato di tenere una relazione sul tema "trasporto marittimo di merci ed evoluzione della logistica".

Da imprenditore marittimo posso trasmettervi la mia esperienza di tecnico dei trasporti, maturata in qualche anno di navigazione ed in tanti anni di azienda, trascorsi in giro per il mondo e quindi a diretto contatto con la realtà viva dei traffici. Conosco bene i problemi che impediscono il pieno sviluppo del trasporto marittimo italiano per cui, alla fine della mia relazione, lascerò uno spazio "aperto" per rispondere a quanti vorranno porermi dei quesiti ovvero desiderino approfondimenti sul tema trattato.

Il mondo dei trasporti sente la necessità della logistica: esso ha bisogno non solo di trasferire cose o persone da un luogo ad un altro, ma necessita di un sistema efficiente sicuro e rapido per una più razionale allocazione delle risorse disponibili. L'informatica ci sta conducendo, attraverso il sistema Internet, verso la *globalizzazione*: termine, quest'ultimo, che richiama l'idea di un processo conoscitivo dei mercati mondiali in una visione d'insieme che permette, agli operatori del settore, di raccogliere tutta una serie di dati servendosi del mezzo più semplice ed anonimo, che è lo schermo di

un computer. Presto potremo acquistare merci su qualunque mercato, ma il presupposto per realizzare l'obiettivo di un moderno commercio internazionale è l'organizzazione del trasporto. Basti pensare, per esempio, ai prodotti tipici alimentari italiani che potremmo distribuire in tutto il mondo, ma che non riusciamo a vendere a causa di ritardi, perdite ed avarie che si verificano durante il trasporto: problemi che docenti ed operatori del diritto (mi riferisco agli assicuratori presenti oggi a questo incontro) conoscono bene. A mio avviso è necessario riorganizzare, in tempi brevi e in modo equilibrato, l'asse del trasporto marittimo in una visione integrata che consenta la compartecipazione di tutti i vettori - terrestri marittimi e aerei - in una logica nuova che possa valorizzare la flessibilità e l'affidabilità dei servizi incrementandone la frequenza. In questa prospettiva è necessario realizzare una forte alleanza di interessi tra offerta gommata, ferroviaria e portuale: sin tanto che i vettori si faranno concorrenza tra loro senza seguire le linee di un disegno razionale, il sistema del trasporto rimarrà disarmonico e costoso.

Proviamo invece ad immaginare un diverso scenario in cui le reti informatiche e quelle del trasporto consentano l'acquisto di merci dalle più lontane latitudini aprendo nuovi orizzonti al commercio internazionale.

Tutto ciò porta ad una richiesta di logistica. Questa consente un più razionale ed efficiente decentramento produttivo: infatti l'operatore di trasporto non si limita, come in passato, a trasferire il carico da un luogo ad un altro, ma offre al cliente una vasta gamma di servizi accessori. Vediamo di esaminarli in rapido *excursus*. Partiamo da una attività preliminare al trasporto. In questa fase rientra il controllo sulla qualità-quantità delle merci cui può seguire la segnalazione di eventuali vizi avarie o altre irregolarità. Talvolta i contratti contengono clausole, assai minuziose, in cui è stabilito il numero degli addetti impiegati e le mansioni ad essi affidate. Altre operazioni accessorie, sono quelle relative al raggruppamento ed imballaggio della merce, che tradizionalmente rientravano nel novero delle lavorazioni del prodotto effettuate esclusivamente dal

fabbricante. Particolare rilievo assumono, in questa fase le apparecchiature informatiche, che razionalizzano, semplificandolo, il lavoro dell'operatore, che potrà raggruppare il carico per categorie merceologiche, o per destinazioni geografiche emettendo, infine, i documenti di trasporto. A questo punto la nave parte ed il carico è in viaggio, pronto ad essere sbarcato nel porto di destinazione.

Quanto alla fase della riconsegna, la merce, una volta scaricata, potrà essere accorpata nel porto di destinazione in appositi centri di raccolta che rientrano nell'apparato organizzativo dell'operatore di logistica. In sintesi, una capillare organizzazione che integra, armoniosamente, uomini e mezzi e consente la migliore distribuzione del prodotto - dalla fabbrica sino al più lontano punto di vendita - abbattendone i costi. Io prevedo che il mezzo di trasporto principale per realizzare questi obiettivi sarà la nave, poiché gli aeromobili possono garantire solo determinati servizi di trasporto, certamente più rapidi, ma solo per quantitativi di merce limitata e, comunque, con un costo notevolmente più elevato. La nave è il mezzo di trasporto del futuro e le nazioni che hanno avuto la lungimiranza di predisporre un servizio portuale realmente competitivo si troveranno in una posizione privilegiata rispetto a chi non è riuscito (come l'Italia) a realizzare una più razionale ed economica gestione delle risorse.

Passiamo ora ad esaminare la situazione nel nostro Paese.

In Italia il legislatore, sin dagli anni '60, ha avviato una politica dei trasporti che ha privilegiato, per anni, il tuttostrada (penalizzando altre modalità di trasporto) attraverso vari incentivi: dal limitato prezzo del carburante da autotrazione alle provvidenze a favore degli autotrasportatori sino al libero uso di superstrade o autostrade (ad es. RC-SA) non a pagamento. Da queste scelte sono scaturiti, nel lungo periodo, una serie di effetti perversi che hanno distorto il mercato del trasporto: basti pensare alla assoluta inadeguatezza delle rete ferroviaria o alla eccessiva offerta di trasporto su gomma (che ha congestionato la rete stradale) e, per tornare al tema della mia relazione, alla totale carenza di una politica "marittima" volta ad incrementare l'afflusso di merci verso i porti

nazionali. Le conseguenze sono note a tutti: chi ha visitato una città di mare italiana avrà potuto constatare lo stato di degrado, di abbandono e la carenza di adeguate strutture portuali. Ben diversa la situazione nei porti del Nord Europa: Inghilterra, Olanda, Danimarca hanno prima definito gli obiettivi e in seguito hanno creato gli strumenti giuridici ed economici per dare un reale impulso al trasporto marittimo, realizzando impianti tecnologicamente all'avanguardia e in grado di movimentare grandi quantità di merce a prezzi concorrenziali, maturando altresì una ventennale esperienza di *Port Authority*, cui è rimessa la discrezionalità della organizzazione dei servizi.

Le *Port Authority*, infatti, sono organi di pianificazione di tutta una serie di attività localizzate in ambito portuale con poteri di impulso, organizzazione e direzione in un contesto sinergico che vede impegnate tutte le strutture, pubbliche e private, per valorizzare le attività industriali ed i servizi.

Da questi dati emerge la necessità di un intervento del legislatore che non può rinviare gli opportuni correttivi alla legge 84/94: le nazioni che per prime hanno riequilibrato il mercato del trasporto marittimo, incrementandolo, beneficiano di un notevole vantaggio concorrenziale; ritardare il processo di riorganizzazione del sistema portuale italiano significa essere "tagliati fuori" dal commercio internazionale per i prossimi venti anni.

Ma torniamo alle problematiche dei trasporti e poniamo mente, per un attimo, alla grande divisione dei traffici per categorie merceologiche ed agli ostacoli superati con l'invenzione del container.

Si può, ad esempio, produrre merce negli Stati Uniti, confezionarla e chiuderla nel cassone direttamente nello stabilimento, ove è già pronta una motrice che aggancia il container e lo trasporta fin sotto la banchina della nave; una volta issato a bordo, il container è stivato per il viaggio per essere poi scaricato al porto di destinazione (es. Rotterdam), ove un altro camion è pronto a ripartire per distribuire il prodotto in tutta Europa.

La containerizzazione ha rivoluzionato le strutture e le modalità operative del trasporto: pensate alle difficoltà per il carico, lo

scarico e lo stivaggio delle navi quando queste trasportavano singoli *package*, navi costrette a sostare 2-3 settimane in banchina addirittura per movimentare il carico senza danneggiarlo. Al contrario, le navi porta container, di cui i sistemi logistici già si servono, fruiscono di un sistema di caricaione molto più rapido ed efficiente poiché le merci sono accorpate all'interno del singolo cassone che può essere velocemente dislocato da una parte all'altra del ponte e all'interno della stiva, con ovvia accelerazione di tutte le operazioni inerenti allo spostamento della merce.

L'andamento dei traffici intermodali influenza le richieste degli armatori che commissionano ai cantieri navali la costruzione di navi particolarmente capienti, dette *super jumbo*, che percorrono di continuo una rotta intorno al mondo toccando gli scali principali.

Per meglio comprendere la dinamica dei trasporti marittimi facciamo l'esempio di una nave che parte dal Giappone per approdare al porto di Rotterdam: qui sette, ottomila containers possono essere scaricati in una sola giornata grazie ad un sistema tecnologicamente sofisticato ed adeguatamente organizzato che assicura una razionale "roteazione" di uomini e mezzi sfruttando le strutture esistenti per ventiquattro ore al giorno; il porto, inoltre, è dotato di un parcheggio elettronico dei containers che consente ad un qualunque terminalista, attraverso una semplice operazione di "monitoraggio", l'immediata localizzazione (es. parcheggio A1 o V7) del carico, come in una scacchiera. Quando la nave *jumbo* scarica la merce, il sistema automatizzato in una sala di controllo permette di visualizzare la reale consistenza della merce; in tal modo potranno anche rapidamente individuare i destinatari del carico che potrà essere celermente smistato verso le destinazioni finali. Una parte, ad esempio, potrà essere ritirata dai ricevitori che si recheranno al parcheggio, mentre la restante verrà destinata al traffico *feeder*, servito da navi piccole ed agili che alimentano gli scali principali collegandoli con altri porti "minori".

L'area operativa, nel suo complesso, garantisce quell'interscambio mare-terra che consente l'ottimizzazione delle aree esistenti adeguandole alle sempre crescenti esigenze del mercato.

Quanto al traffico camion, nei grandi porti copre dal 30 al 40 per cento delle merci in partenza - arrivo: restando idealmente nel porto di Rotterdam, pensiamo ai containers che vengono spediti con mezzi fluviali (chiatte) verso Basilea per giungere a destino nell'arco di un giorno e mezzo. Il sistema, nel suo complesso, è improntato a criteri di economicità ed efficienza in quanto le operazioni commerciali e doganali sono tra loro coordinate, per cui le esigenze pubblicistiche, legate al controllo e alla sicurezza della navigazione, si sposano con le necessità dei trasporti che reclamano la pronta consegna di una partita di merce dallo stabilimento del produttore a quello del grossista, e da questo al bancone del dettagliante.

L'argomento meriterebbe ulteriori approfondimenti e quindi altro spazio; ma il tempo a mia disposizione sta scadendo, per cui preferisco sintetizzare.

La containerizzazione incide:

- A) sull'organizzazione del ciclo produttivo - distributivo della merce, in quanto limita la necessità di far ricorso ai magazzini generali essendo il container stesso un deposito viaggiante.

Pertanto consente:

- B) di standardizzare le operazioni inerenti alla movimentazione del carico (strada o ferrovia - banchina - nave e viceversa) per cui i tempi di servizio rimangono costanti nei singoli porti di ormeggio (ovviamente tantopiù il porto è attrezzato tanto più breve sarà la sosta della nave in banchina).
- C) favorisce la concentrazione delle operazioni di trasporto limitandone la polverizzazione: rotture di carico, sosta nei magazzini generali etc.; il tutto a vantaggio del servizio, più celere, sicuro e meno costoso.

Se questi sono i modelli operativo-giuridici cui ispirarsi, il raggiungimento di questi obiettivi sembra ancora lontano per il nostro paese: la legge n. 84/94 - che giunge al termine di un tormen-

tato *iter* normativo giurisprudenziale - deve essere riformata, ed è necessario superare i conflitti di interesse (talvolta alimentati da scaramucce politiche) che impediscono il pieno sviluppo del trasporto marittimo che deve venire incontro alle esigenze di chi "comanda" il mercato: aziende e ricevitori. Rotterdam - con il suo centro direzionale sempre in funzione, le ampie aree di parcheggio pronte a far fronte alle crescenti esigenze degli utenti e le aiuole fiorite persino nei pressi delle banchine di carbone - è un modello certamente esportabile, ma richiede un sacrificio da parte di tutte le componenti (utenti, imprese di trasporto e pubblici amministratori) presenti sul mercato.

Per avere un quadro più dettagliato del grande porto olandese, mi preme ricordare che ogni giorno vi entrano dalle 150 alle 200 navi. Il visitatore si troverà di fronte ad una specie di "fiume" di mezzi nautici con un continuo via vai di imbarcazioni adibite al servizio di pilotaggio, indispensabile ausilio ai comandanti, specie in caso di nebbia. Quanto all'organizzazione, ancor prima che giunga in porto, la nave è inserita in una lista, e ogni agenzia che rappresenta l'armatore ha, nel *software* del suo computer, un elenco completo con tutti i dati relativi a: previsioni di sbarco, immediata localizzazione della merce, eventuale smistamento su nave *feeder*, ecc.

Circa due anni addietro, alcuni operatori hanno gettato le basi della creazione di un porto (Genova) realmente efficiente; in seguito la *Port Authority* ha dato in concessione grandi aeree e piazzali sui quali i privati, alcuni per conto proprio altri per conto terzi, hanno dato vita ad una fitta contrattazione che ruota intorno ai rapporti tra terminalisti, navi e *Port Authority*. Non dimentichiamo, in questo quadro, l'importanza del ruolo delle capitanerie di porto, ente tecnico del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, cui è attribuito il potere-dovere di vigilare affinché siano assicurati il rispetto delle regole poste a tutela della sicurezza della vita umana ed il normale svolgimento di tutte le attività localizzate in ambito portuale.

Il grande appuntamento dei prossimi anni è quello di restare nel mercato europeo offrendo servizi competitivi. Per fare ciò dobbiamo far leva su quella genialità tutta italiana nelle scelte di solu-

zioni imprenditoriali innovative che in tutto il mondo ci invidiano. Ma l'inventiva potrebbe non esser sufficiente. Per raggiungere trasporti ambiziosi, non si può sempre improvvisare: è necessario (al contrario) munirsi degli strumenti idonei per affrontare una economia in continua trasformazione in cui le imprese, i porti, gli aeroporti, le autostrade e tutte le infrastrutture del trasporto siano integrate per lo sfruttamento di tutte le risorse disponibili: trasporto passeggeri, containers, ecc.. Pensiamo ai porti turistici: i grandi circuiti del turismo internazionale potrebbero convogliare verso il nostro paese grandi navi cariche di viaggiatori che dovranno essere "smistati" dalla nave al porto e da qui verso altre attività ricreative; sarà quindi indispensabile predisporre servizi terrestri "di supporto" - autobus, trenini, ecc. - che dal porto si dirigano verso musei, gallerie d'arte, o per visite guidate alle città ect..

Il settore croceristico si è imposto negli ultimi anni come una componente assai importante del traffico marittimo mondiale: il tema merita un piccolo approfondimento. Infatti la crociera rappresenta l'occasione per un incremento del mercato marittimo e lo stimolo a riconsiderare la nave non solo come semplice mezzo di trasporto ma come luogo di vacanza e di svago. A bordo, infatti, si trovano numerose aree pubbliche: bar, ristoranti, cinema, discoteche, palestre negozi, etc. Le navi, inoltre, sono dotate di sistemi satellitari di comunicazione che consentono ai passeggeri di ricevere direttamente in camera programmi televisivi, telefonate, fax etc.

Il successo di questo particolare "trasporto turistico" è influenzato da una serie di fattori (velocità, sicurezza, confort, servizi di bordo etc.) e richiede navi espressamente progettate per questo segmento di mercato.

Il comparto *de quo* ha alternato periodi di grande fulgore (pensate alle imprese del glorioso Rex negli anni '30) ad altri di depressione e di crisi (che coincidono con l'affermazione dell'aeromobile quale moderno mezzo di trasporto di massa). La cantieristica italiana del settore ha saputo riconvertire - dopo gli esuberi di domanda degli anni '30 - '50 - le proprie strutture verso la produzione di navi di minor tonnellaggio ma di sofisticata tecnologia: ciò ha consentito ai nostri cantie-



ri navali - che hanno interpretato con creatività le aspettative dei committenti - di reinserirsi nel mercato in una posizione di assoluto rilievo.

Concedetemi una piccola digressione sull'argomento che non interessa solo vettori, armatori e i fortunati passeggeri di queste navi, ma coinvolge altre realtà sociali. Infatti, talune nostre città, privilegiate dalla felice posizione strategica e da un passato glorioso (mi riferisco a Palermo, Napoli, Genova, Venezia, Trieste, etc.) e quindi particolarmente interessanti per la ricchezza del patrimonio storico-artistico, potrebbero essere rivitalizzate dalla nuova linfa dei passeggeri in transito su navi da crociera. Si tratta di opportunità importanti per tutta una serie di operatori economici: dai piccoli negozianti ai ristoratori. Anche in questo caso il computer può essere di grande ausilio per viaggiatori ed operatori turistici: infatti, attraverso l'integrazione delle componenti logistiche e telematiche sarà possibile prendere visione - direttamente tramite computer - della possibilità di fruire di visite guidate a musei pinacoteche, gallerie d'arte etc.; e ancora: acquisire tutte le informazioni su attività sportive, manifestazioni artistiche o su servizi turistico-alberghieri e su quant'altro il visitatore voglia conoscere per selezionare e programmare, sin nei minimi dettagli, i propri periodi di vacanza.

Ma i sistemi informatici sono non meno importanti e utili e consentono altre soluzioni: ad es. disciplinano la fluidificazione veicolare nelle zone a traffico limitato - come avviene a Firenze - vietando, per mezzo di una serie di cartelli illuminati da un *display* e sparsi in punti strategici della città, l'attraversamento della medesima quando il livello dell'inquinamento si avvicina al limite di guardia.

Lasciamo la Toscana e passiamo ora all'esame della realtà nel Meridione.

Per quanto concerne il porto di Gioia Tauro sono stati raggiunti buoni risultati per la sua costruzione che ha richiesto l'intervento di ingenti capitali impiegati per scavare fondali profondissimi o per costruire banchine lunghe che avrebbero dovuto ospitare navi sino a 200.000 tonnellate di stazza lorda. Il progetto, nella sua concreta attuazione, rischiava di trasformarsi in una

“colata” di cemento armato: fortunatamente, grazie ad una forte presa di posizione di tutte le forze politiche ed imprenditoriali realmente interessate al rilancio del Meridione, si è riusciti a far “decollare” questa nuova realtà del trasporto multimodale approntando tutti gli opportuni “aggiustamenti” al progetto originario. Quanto alle cifre, nel primo anno di attività il porto calabrese ha triplicato la movimentazione di merce, quasi raggiungendo il volume di traffico sviluppato dal porto di Genova, e non mi meraviglierei se per la fine del 1996 si riuscissero a movimentare 500 mila TEU (TEU - è una spiegazione tecnica per gli studenti - è la sigla abbreviata di *Twenty Feet Equivalent Unit*, ed è una unità di misura uniforme del traffico internazionale di merci, corrispondente a circa 15 tonnellate).

Sullo sviluppo del commercio marittimo nazionale sono molto ottimista. Anche se è di questi giorni la notizia che il porto di Malta si è accaparrato una importante “fetta” del traffico in transito sul mar Mediterraneo, sottraendola anche al nuovo porto, io credo che Gioia Tauro, nel lungo periodo, avrà partita vinta: il porto di Malta, infatti, pur di sottrarre lavoro ai concorrenti, sarà costretto ad operare “sottocosto” (ossia in perdita) e, alla lunga, dovrà cedere il vantaggio che oggi ha conquistato. Il porto calabrese, ne sono certo, potrà dare nuovo impulso alla imprenditoria locale: per la sua posizione geografica è un punto d’incontro per tutti gli operatori commerciali, non solo per armatori e vettori, e può aprire nuovi scenari per il rilancio economico-sociale di tutto il Meridione.

A proposito di nuove iniziative, qualcuno di voi avrà forse letto sui giornali che, qualche giorno addietro, un noto vettore italiano ha inaugurato una piccola linea sulla tratta Gioia Tauro-Milazzo. Si tratta di una iniziativa interessante, che alleggerisce il volume di traffico “tradizionale” (che grava pesantemente sulla linea Messina-Villa San Giovanni e viceversa), ma che ha incontrato l’ostinata resistenza dei politici locali.

Infatti il sindaco di Milazzo ha emesso un’ordinanza che, impedendo il trasporto di mezzi pesanti, cui la linea è destinata nelle ore di punta (tra le 8 e le 10 e le 14 e le 16.30), ha di fatto stroncato il servizio.

Per ovviare a questo inconveniente il vettore ha riorganizzato gli orari, in modo da evitare l'attraversamento della città da parte dei camions durante le fasce orarie "vietate".

Permettetemi un piccolo commento: comprendo le preoccupazioni del sindaco di Milazzo, i cui provvedimenti sono volti alla tutela ambientale della sua città, ma consentitemi di spezzare una lancia a favore di quel vettore che coraggiosamente ha dato impulso ad una nuova tratta che contribuisce a decongestionare traffico migliorando il collegamento tra la Sicilia ed il Continente. La sua iniziativa andrebbe adeguatamente supportata, se necessario con gli opportuni correttivi, non ostacolata.

Basti pensare al collegamento "tipo" da e per la Sicilia ed al "collo di bottiglia" sulla tratta Messina-Villa San Giovanni. Il camionista, non di rado, è costretto, prima di imbarcarsi, ad attendere, inutilmente fermo, dalle 6 alle 10 ore: il cronometro dei costi corre, innescando una reazione a catena che penalizza tutti gli interessati - vettori, spedizionieri e produttori - alla merce in transito.

Ma gli armatori non hanno solo il problema di affrontare le resistenze dei politici locali: essi devono anzitutto pensare ad allestire le navi che hanno in gestione per l'esercizio della loro impresa; esse devono esser sempre adeguatamente armate, equipaggiate ed idonee al servizio cui sono destinate, specie quando si tratta di traffico containers. Infatti, mentre per un normale servizio di carico è sufficiente munirsi di una buona nave "di mezza età" (circa 25 anni), per il traffico containers bisogna disporre di navi altamente specializzate per questa modalità di trasporto: dotate di speciali portelloni per l'imbarco (e lo sbarco) di mezzi pesanti, di gru semoventi e di tanti altri macchinari sofisticati (e quindi costosi), ma non per questo meno esposti al rischio del superamento tecnologico.

Tutto ciò aggiunge una ulteriore alea sull'attività degli armatori che, investendo ingenti capitali, sono particolarmente cauti ogni qualvolta acquistano (o prendono in locazione) una nave o, aprono una nuova linea ecc.

Per restare in tema di spese non dimentichiamo i costi fissi della nave: pensate, ad esempio, alla manutenzione ordinaria o alle

spese per il pagamento dei salari all'equipaggio quando la nave è inutilizzabile; ciò spiega perché quest'ultima, per essere produttiva, deve navigare per 360 giorni l'anno. Essa, infatti, ogni 30 mesi circa entra in bacino di carenaggio per le riparazioni ordinarie e per essere sottoposta alla visita di controllo del RINA, cui è conferito il compito di verificare il regolare andamento di tutte le operazioni di manutenzione per la conferma del certificato di classe.

Dai dati su esposti, quindi, si evince che la nave deve essere non solo capiente e sicura, ma deve essere attrezzata al fine di effettuare in tempi brevi le operazioni di sbarco e imbarco del carico per poi ripartire per una nuova avventura.

In conclusione l'armatore noleggiante dovrà offrire al noleggiatore una nave veloce (per "risparmiare" il tempo del trasporto) economica (poiché i costi di *bunkeraggio* sono assai elevati) munita dei documenti necessari e con un equipaggio che possa assicurare la conclusione del viaggio anche in avverse condizioni meteorologiche oltre al rapido compimento delle operazioni commerciali durante la sosta nei porti.

Talvolta gli armatori che servono la stessa linea, allo scopo di dividersi il traffico, regolano la concorrenza tra loro associandosi in apposite *conferences* : in questi casi ciascun membro dovrà garantire il funzionamento di un certo numero di navi e di servizi accessori, mentre le tariffe e le condizioni di trasporto saranno uniformate. Altre volte gli armatori si associano in *pool*, per la messa in comune dei carichi e dei noli.

Agli armatori conferenziati si oppongono gli *outsider*, che in alcuni casi aprono nuove linee non coperte da *conferences*, in altri casi scatenano una spietata concorrenza agli armatori conferenziati su tratte già coperte, sguinzagliando sulle banchine dei porti *brokers* particolarmente agguerriti che, armati di telefono cellulare, sono pronti a procacciarsi affari trattando con tutti gli imprenditori interessati al trasporto.

Di grande rilievo - e merita un cenno - è l'attività posta in essere dagli agenti marittimi. Pensate che ancor prima che la nave giunga in porto il raccomandatario, ove necessario, richiede l'intervento del ri-

morchiatore (o del pilota) e fornisce al comandante precise informazioni sul traffico in banchina e sull'eventuale successivo impiego della nave: il tutto per rendere più funzionali e rapide le operazioni di sbarco-imbarco e quindi più produttivo l'utilizzo del mezzo nautico. Le soste prolungate determinano solo spese (diritti portuali, stallie, contro-stallie etc.) e mancati guadagni.

La situazione ideale per ottimizzare i profitti consiste nello scaricare merce in un porto per ricaricare interamente la nave verso lo scalo successivo e qui ripetere la stessa operazione per un nuovo viaggio. Oggi i raccomandatari svolgono una funzione di raccordo tra i caricatori (che hanno l'interesse a pagare il minor prezzo sul nolo) e gli armatori (che tendono a massimizzare i profitti) offrendo "pacchetti" convenienti per gli uni e per gli altri.

Per gli armatori italiani, specie negli ultimi anni, è divenuto arduo fronteggiare la concorrenza straniera: il costo della manodopera, nel nostro Paese, è il più caro d'Europa, mentre la tassazione sulle imprese sfiora il 60% contro una media europea del 32-33%. Vi sono poi Paesi europei, come la Grecia, nei quali chi opera con e sul mare si avvantaggia di un regime di totale esenzione fiscale.

Ciò spiega il perché questa nazione vanta una flotta di centotrenta milioni di tonnellate contro gli ottantacinque milioni del Giappone e i sessantacinque degli USA; questi dati offrono un quadro assai eloquente sull'incentivo che un certo regime fiscale può dare ad una attività imprenditoriale.

Da ciò discende che quando l'armatore italiano si sposta verso mercati gestiti da questi concorrenti la sua attività diviene più difficile e il rischio dell'insuccesso più probabile; questa situazione di incertezza, inoltre, impedisce la progettazione di interventi di lunga durata - necessari per rinnovare la flotta e favorire l'afflusso di capitali "freschi" - che penalizzano una politica imprenditoriale di largo respiro.

La logistica, in casi come questi, può essere una buona risposta alle difficoltà, fronteggiate attraverso un più razionale smistamento del carico da una parte all'altra del mondo: ciò richiede una perfetta organizzazione degli uffici, a stretto contatto con lo spedi-

zioniere e l'agente marittimo, tra loro reciprocamente interattivi. Infatti il primo conosce il più remoto comune del nostro Paese mentre il secondo rappresenta l'armatore nel porto e ne cura tutti gli affari.

Gli uni e gli altri comunicheranno tra loro, e con gli altri operatori, avvalendosi di una capillare rete commerciale, rappresentata dalle cosiddette "autostrade informatiche", che, opportunamente utilizzate, ci condurranno verso la globalizzazione dei servizi.

Ad esempio il prof. Fanara, in qualsiasi momento, potrà accedere ai miei dati, conoscere la localizzazione delle mie navi, leggere il mio ultimo bilancio, o comunicare con altri armatori etc. etc..

La Confitarma ha già fatto un passo e si è dotata di un servizio informatico che si chiama *shipnet*: esso è stato fortemente voluto dal gruppo dei giovani armatori per lo scambio di informazioni fra gli associati di Confitarma (duecentocinquanta aziende italiane) ed il mondo del commercio; ci siamo quindi preparati al grande appuntamento che ci attende tra uno o due anni quando sarà reso ancora più efficiente il sistema delle grandi rete informatiche.

Concludendo il mio intervento, vorrei lanciare un messaggio ed una esortazione ai giovanissimi (presenti oggi in gran numero) ai quali auspico un avvenire ricco di soddisfazioni: vi consiglio una grande elasticità nell'impiego delle vostre forze nell'ambito dell'attività lavorativa, per la quale oggi è indispensabile la conoscenza delle lingue e l'uso dei mezzi informatici attualmente a disposizione. Nel mio lavoro le idee sono importanti e queste, per la loro attuazione, richiedono il supporto del lavoro e dello spirito di sacrificio: a queste condizioni nessun obiettivo è irraggiungibile.